Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7196**
14. Wahlperiode 19. 10. 2001

Antrag

der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter, Dr. Winfried Wolf, Uwe Hiksch und der Fraktion der PDS

Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ökologisch gestalten

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Rahmen der Verwirklichung des Projekts Bundesverkehrsplan Nr. 18 (vordringlicher Bedarf) den Erhalt des gesamten Ökosystems „freifließende Donau“ als prioritäre Zielsetzung zu beachten.
2. Der Bundestag lehnt die vorgesehenen Ausbauvarianten der Donau im Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, die die Errichtung von Staustufen und -wehren sowie den Durchstich der Mühlhamer Schleife vorsehen, ab.
3. Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist mit flussbaulichen Maßnahmen ohne Staustufen und Seitenkanal durchzuführen, wobei bei einer durchgehenden Fahrrinnenbreite von ca. 70 Metern eine Fahrrinnentiefe von 2,50 Meter bei RNW 1997 realisiert werden soll.
4. Auf einen Ausbau für Viererschubverbände ist zu verzichten.

Berlin, den 19. Oktober 2001

Eva-Maria Bulling-Schröter
Dr. Winfried Wolf
Uwe Hiksch
Roland Claus und Fraktion

Begründung

1. Eine verantwortungsbewusste Entscheidung zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen muss alle Aspekte, wie Schifffahrt, Ökologie und Weiterentwicklungschancen der Region, angemessen berücksichtigen. Auf Grund der herausragenden Bedeutung dieses Gebietes für den Natur-, Arten- und Ressourcenschutz ist ein Staustufenausbau nicht hinnehmbar. Als „weicher“ Standortfaktor für Unternehmen und Menschen ist die freifließende Donau zwischen Straubing und Vilshofen in der Lage, einen entscheidenden Beitrag dazu zu leisten, die Region in nachhaltiger und zukunftsfähiger Weise weiterzuentwickeln. Die Regulierung der Donau mit Staustufen steht dem Ziel der Förderung dieses Verkehrsträgers als ökologische Alternative zum Straßengüterverkehr entgegen. Ein nur auf die Schifffahrt ausgerichteter Ausbau, wie bei einer Regulierung mit Staustufen- und wehren, würde diese Naturlandschaft unwiederbringlich zerstören und die Weiterentwicklungschancen der Region nachhaltig beschränken.

2. Selbst aus dem gemeinsamen Bericht des Bundes und des Freistaats Bayern über die ergänzenden und vertieften Untersuchungen zum weiteren Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, bei denen alle Befürworter einer flussbaulichen Lösung ausgeschlossen blieben, ergibt sich, dass eine flussbauliche Optimierung des Ist-Zustandes am besten den in Punkt 1 der Begründung genannten Kriterien entspricht. Wie sich aus der Machbarkeitsstudie zur flussbaulichen Verbesserung des Ist-Zustandes von Prof. Dr. Bernhart, vom Institut für Wasserbau- und Kulturtechnik in Karlsruhe ergibt (Wasserbauliche Studie – Bericht über relevante Fragen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der Bayerischen Donau im Abschnitt zwischen Straubing–Vilshofen, erstellt im Oktober 1999 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie), kann die Variante A des gemeinsamen Berichtes des Bundes und des Freistaats Bayern noch deutlich optimiert werden. Mit flussbaulichen Maßnahmen ist kostengünstig und vergleichsweise umweltverträglich eine Verbesserung der Fahrrinnentiefe auf 2,50 Meter bei RNW 97 zu realisieren. Das bedeutet, dass an 343 Tagen im Jahr mindestens eine Fahrrinnentiefe von 2,50 Meter gewährleistet ist. Die erreichbare Abladetiefe ist dann im Abschnitt Straubing–Vilshofen mindestens gleichwertig mit den Abladmöglichkeiten am Mittelrhein und der österreichischen Donau. Die erreichbaren Fahrrinnenbreiten betragen bis auf zwei kurze Engstellen mit ca. 65 Metern auf der gesamten Strecke ca. 70 Meter und gewährleisten damit die Sicherheit des Schiffsverkehrs. Das prognostizierte Güteraufkommen kann schon mit der Variante A problemlos bewältigt werden. Die verbesserte Variante A (2,50 Meter Fahrrinnentiefe bei durchgehend ca. 70 Meter Fahrrinnenbreite) hat darüber hinaus noch erhebliche zusätzliche Kapazitäten.

   Schon die Variante A weist nach dem gemeinsamen Bericht des Bundes und des Freistaats Bayern das beste Nutzen/Kostenverhältnis aus. Bei den hier vorgeschlagenen verbesserten Varianten A, die mindestens das Transportvolumen der Varianten C abdecken, ist dieses Nutzen/Kostenverhältnis deutlich besser.

3. Nur die flussbauliche Optimierung des Ist-Zustandes, also die Ausbauvariante A und die hier vorgeschlagene verbesserte Ausbauvariante A entsprechend der Machbarkeitsstudie von Prof. Bernhart, stellt einen vergleichsweise schonenden und zumutbaren Eingriff in den Flusslauf der Donau dar. Nur für diese Varianten ist absehbar, dass sie den hohen Anforderungen der europäischen Vogelschutz- und Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) entsprechen. Weil der Donauausbau „prioritäre Lebensräume“ gemäß der FFH-Richtlinie betrifft, gelten für die Zulässigkeit des Vorhabens besonders strenge Maßstäbe. Der nachhaltige Schutz zahlreicher Tier- und

Pflanzenarten, von denen einige nur in diesem Gebiet vorkommen, der Schutz der Trinkwassergewinnung und der Ertragskraft der natur- und landwirtschaftlichen Böden können nur durch einen schonenden Eingriff gewährleistet werden.

Keine der anderen Ausbauvarianten (B, C, D1 und D2) erfüllen die ökologischen Anforderungen. Im Gegenteil, die Variante B ist ohnehin ökonomisch wie ökologisch unsinnig, da hier trotz Milliarden-Aufwand und eines massiven Eingriffs in den Fluss die Schifffahrtsverhältnisse praktisch nicht verbessert werden. Alle Staustufenvarianten würden den ökologischen Zusammenhang der einzelnen Flussabschnitte unterbrechen. Bei den Staustufenvarianten würde ein hoher Verlust an charakteristischen, insbesondere den seltenen und bedrohten heimischen Tier- und Pflanzenarten auftreten.

4. Staustufen, wie sie die Varianten C, D1 und D2 vorsehen, würden die Gefahr von Hochwassern erhöhen. Durch sie würden die Retentionsräume eingeschränkt und durch die Glättung der Abflussrinne eine Beschleunigung und Erhöhung potentieller Hochwasserwellen bewirkt werden. Ohne kostenintensive Gegenmaßnahmen würde damit für die im Unterlauf der Donau wohnenden Menschen, insbesondere für den Raum Passau, die Gefahr und die Dimension von Überschwemmungen steigen. Flussregulierende Maßnahmen würden zusammen mit der Schaffung zusätzlicher Retentionsräume diese Gefahr entschärfen.

5. Ein Ausbau der Donauwasserstraße mit Staustufen ist bei einem sich abzeichnendem Rückgang von Masseguttransporten, verbunden mit einer veränderten Transportstruktur hin zu eher hochwertigen Einzel- bzw. Containergütern, auch aus volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Sicht unnötig. Durch den Einsatz von tendenziell kleineren Schiffen könnten Güter flexibler, umweltschonender und schneller transportiert werden. Somit könnten auch kleinere Häfen angesteuert werden, um Ladung zu löschen oder aufzunehmen. Beispielsweise wären in diesem Fall, vergleichbar der Gleisanschlüsse bei der Bahn, Häfen an Produktionsorten vorstellbar. Dies könnte den erheblichen Hinterlandverkehr, der mit der Binnenschifffahrt häufig verbunden ist, vermindern und andererseits die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt steigern. Damit könnte die Verwirklichung der Ausbauvariante A zwischen Straubing und Vilshofen auch einen Beitrag zur Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Binnenschifffahrt, durch die Stärkung des Partikuliergewerbes, darstellen.

6. Die Kosten für den Donauausbau sind bei der Variante A und auch bei der hier vorgeschlagenen verbesserten Variante A entsprechend der Machbarkeitsstudie von Prof. Bernhardt bei weitem am niedrigsten. In Kombination mit dem entsprechenden Ausbau der Hochwasserschutzanlagen weist der gemeinsame Bericht von Bund und Bayern den folgenden Vergleich der unterschiedlichen Varianten mit Preisstand von 1998 aus:

	Investitionsausgaben (Mio. DM zzgl. MwSt.)					
	Ist-2000	**A**	**B**	**C**	**D1**	**D2**
Donauausbau	–	212,3	457,0	461,3	885,5	864,3
Hochwasser-schutz	667,0	499,3	376,6	486,4	335,9	452,1
Summe	667,0	711,7	832,6	947,7	1 221,4	1 316,4

Dieses Kostenverhältnis gilt – geringfügig reduziert – auch für die hier vorgeschlagene verbesserte Variante A. In der Realität wird die Kostendifferenz

der Stauvarianten C, D1 und D2 zu Variante A noch deutlich höher ausfallen, weil die Investitionskosten für die Stauvarianten offensichtlich zu niedrig angesetzt sind. Tatsächlich dürften die Kosten für die Stauvarianten im Bereich von mindestens 2 Mrd DM liegen. Auch die Kostenschätzung des Bundesverkehrsministeriums vom 15. Oktober 1996 geht für die Variante C (offenbar ohne Mehrwertsteuer) von 1 120 bis 1 160 Mio. DM aus.

Darüber hinaus würde ein Ausbau mit Staustufen wie in den Varianten C, D1 und D2 vorgesehen, zu weiteren, bislang nicht kalkulierbaren Folgekosten führen. Dies gilt insbesondere für:

– notwendige Investitionen und erhöhte Unterhaltskosten für die Trinkwasserversorgung bei Verschlechterung der Trinkwasserqualität,

– zusätzliche Kosten für Abwasserreinigung (zwischen Regensburg und Straubing hat sich z. B. nach Stauregulierung die Gewässergüte deutlich verschlechtert),

– Beeinträchtigung der Ertragskraft der Landwirtschaft aufgrund der Veränderung der Böden sowie für Bauschäden, beides bedingt durch die eintretende Veränderung des Grundwasserregimes.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333